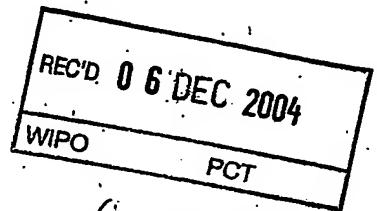


BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DE04/2260

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 103 49 848:6

Anmeldetag: 25. Oktober 2003

Anmelder/Inhaber: Wilhelm Karmann GmbH, 49084 Osnabrück/DE

Bezeichnung: Cabriolet-Fahrzeug

IPC: B 60 J 7/12

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 3. November 2004
Deutsches Patent- und Markenamt

Der Präsident
Im Auftrag

Schäfer



Cabriolet-Fahrzeug

5 Die Erfindung betrifft ein Cabriolet-Fahrzeug mit einem beweglichen Dach, das zumindest in seinem rückwärtigen Bereich einen flexiblen Dachbezug aufweist, nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

10 Ein Cabriolet-Fahrzeug mit einem ganz oder teilweise flexiblen Dachbezug, etwa einem Vinyl- oder Textilbezug, weist, sofern dieser nicht mit seinem rückwärtigen Endbereich fest an der Karosserie des Fahrzeugs angebunden ist, häufig einen hinteren Spannbügel auf, an den der Bezug angebunden ist und mit dessen Hilfe er bei geschlossenem Dach auf einem Karosserieteil aufliegend gespannt werden kann. Es ist dabei bekannt, daß der Spannbügel eine in Draufsicht U-förmige Gestalt mit einem quer zum Fahrzeug verlaufenden Mittelteil und zwei im wesentlichen in Fahrzeulgängsrichtung verlaufenden und in Fahrrichtung weisenden Seitenschenkeln aufweist. Um eine Beweglichkeit, beispielsweise Schwenkbarkeit, des Spannbügels zur Dachöffnung oder zum Schließen des Daches zu ermöglichen, ist es erforderlich, daß ein dessen Seitenschenkeln in Fahrtrichtung vorgeordneter Bezugsbereich elastisch beweglich, insbesondere während der Spannbügelöffnung einfaltbar, ist. Daher können sich die Seitenschenkel des Spannbügels nicht in fes-

15

20

25

30

2

ter Verbindung zu dem Bezug bis etwa zu einer Schwenkachse des Spannbügels erstrecken, sondern müssen einen freien Abschnitt, eine sogenannte Stofflose, für die leichte und elastische Bewegung dieses Bezugsbereiches belassen. Dennoch muß auch dieser Bereich der Stofflose bei geschlossenem Dach fest und dichtend auf der Karosserie aufliegen.

10 Der Erfindung liegt das Problem zugrunde, ein Cabriolet-Fahrzeug der genannten Art hinsichtlich der nicht an starren Teilen festgelegten Seitenbereiche eines flexiblen Dachbezugs zu verbessern.

15 Die Erfindung löst dieses Problem durch ein Cabriolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Vorteilhafte Ausgestaltungen des Gegenstandes der Erfindung ergeben sich aus den weiteren Ansprüchen 2 bis 8.

Mit der Erfindung ist ein definiertes und stets gleichartiges Einfalten der Stofflose bei der Dachbewegung sichergestellt. Die in diesem Bereich liegende Dichtung, die bei geschlossenem Dach auf einem Karosserieteil dichtend aufliegt, kann sofort bei der beginnenden Dachöffnung zwangseingeknickt werden und schleift damit nicht über den Karosserieteil. Die Lebensdauer der Dichtung und des unteren, der Karosserie zugewandten Randbereichs des Bezuges, der dabei mit angehoben wird, ist damit erheblich verlängert.

gert. Ebenso ist Abnutzungen am Karosserieteil,
das etwa lackiert ist, vorgebeugt. Mit der defi-
nierten Faltung ist auch sichergestellt, daß der
Bezugsstoff nicht eine Vielzahl von unterschied-
lichen Faltungslinien erfährt und somit eben-
falls eine erhöhte Lebensdauer aufweist.

Wenn jeder Fahrzeuglängsseite genau eine Ein-
falteinrichtung zugeordnet ist, ist eine aufwen-
dig 10 Synchronisationseinrichtung für beide Fahr-
zeugseiten entbehrlich.

Sofern das Dach zusätzlich eine Spanneinrichtung
umfaßt, die die Dichtungslinie der Stofflose bei
geschlossenem Dach auf ein Widerlager der Karos-
serie aufdrückt, ist die dichtende Anlage des
Daches an die Karosserie bei geschlossenem Dach
verbessert. Zudem ist ein Ausleiern der Dich-
tungslinie durch die Einfaltbewegung zuverlässig
vermieden.

Eine einfache Ausbildung einer Einfaltein-
richtung sieht vor, daß diese pro Fahrzeugseite
durch ein Zugseil mit einem Federelement gebil-
det ist. Ein Polyamidseil schneidet dabei weni-
ger ein als ein Stahlseil und bietet daher die
Möglichkeit, leichte Kunststoffführungen und/oder
-umlenkungen mit relativ kleinen Umlenkradien zu
verwenden.

30

Das Zugseil kann sich etwa über einen großen Be-
reich der Seitenlinie des Daches von einer Dach-

spitze, die bei geschlossenem Dach am Windschutzscheibenrahmen anliegt, bis zu dem hinteren Spannbügel erstrecken. Dann ist sofort mit dem ersten Aufstellen der Dachspitze und ohne weitere Steuerungs- oder Antriebselemente auch ein Einknicken der Dichtung und der Stoffflosse verbunden, so daß diese sehr früh von dem Karosserieteil abhebt, was der gewünschten Verschleißminderung entgegenkommt.

10

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus einem in der Zeichnung dargestellten und nachfolgend erläuterten Ausführungsbeispiel des Gegenstandes der Erfindung.

15

In der Zeichnung zeigt:

Fig. 1 eine schematische Seitenansicht eines oberen Bereichs eines erfundungsgemäßen Cabriolet-Fahrzeugs mit geschlossenem Dach; der Übersichtlichkeit halber ohne Bezug eingezeichnet,

Fig. 2 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 1, jedoch mit eingezeichnetem Bezug,

Fig. 3 das Detail III in Fig. 1,

Fig. 4 eine Ansicht auf einen seitlichen Dachrahmenbereich nach Fig. 1 von oben - wiederum ohne eingezeichneten Bezug -.

30

Fig. 5 eine Detailansicht einer Umlenkung für das Zugseil der Einfalteinrichtung, etwa entsprechend einer Ansicht aus Richtung des Pfeils V in Fig. 4,

5

Fig. 6 eine Detailansicht einer Führung für das Zugseil der Einfalteinrichtung, etwa entsprechend einer Ansicht aus Richtung des Pfeils VI in Fig. 4,

10

Fig. 7 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 1, jedoch während der Dachöffnung mit angehobener Dachspitze,

15

Fig. 8 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 3, jedoch während der Dachöffnung.

Das in Fig. 1 nur in seinem oberen Bereich schematisch dargestellte Cabriolet-Fahrzeug 1 umfaßt ein bewegliches Dach 2, das hier ein insgesamt mit 3 bezeichnetes bewegliches Gestänge umfaßt, das vollständig von einem Bezug 4 (eingezeichnet nur in Fig. 2; in Fig. 1 nicht dargestellt) überspannt ist. Alternativ ist auch möglich, daß ein flexibler Bezug nur im hinteren Teil des Daches 2 vorgesehen ist und das Dach in seinem in Fahrtrichtung F vorderen Bereich ein oder mehrere starre Außenhautteile umfaßt. Das Dach 2 kann insgesamt zu seiner Öffnung in der Karosserie 5 ablegbar sein.

30

Im gezeichneten Ausführungsbeispiel steht im geschlossenen Zustand das Dach 2 mit seinem hinteren Bereich 6 auf einem öffnungsfähigen Deckelteil 7 der Karosserie 5 auf.

5

In diesem Bereich 6 umfaßt das Dachgestänge 3 einen bei geschlossenem Dach 2 horizontal gelegenen hinteren Spannbügel 8, an den der Bezug 4 angebunden ist und der in dieser Stellung auf dem Deckelteil 7 aufliegt. Der Bügel 8 ist hier in Draufsicht U-förmig und umfaßt einen mittleren, quer zum Fahrzeug 1 liegenden Bereich sowie im wesentlichen in Fahrtrichtung F weisende Seitenschenkel 9. Der Spannbügel 8 ist um eine feste oder mit einem weiteren Teil des Gestänges 3, hier einem hinteren Seitenrahmenteil 15c, bewegliche horizontale Achse 10 aus der in Figur 1 gezeichneten Spannstellung, in der der Bezug 4 von dem abgesenkten Bügel 8 gespannt ist, in eine den Bezug 4 entspannende Stellung aufschwenkbar. Beim Aufschwenken hebt der Bügel 8 von dem Deckelteil 7 ab, so daß dieses nachfolgend öffnen kann.

25

In Fahrtrichtung F vor den seitlichen Schenkeln 9 liegt ein nicht an starre Teile angebundener Teilbereich 11 des Bezugs 4, die sogenannte Stofflose, die an ihrem unteren Rand eine die seitlichen Schenkel 9 in Fahrtrichtung F nach vorne verlängernde Dichtungslinie 12, etwa jeweils pro Fahrzeulgängsseite mittels eines gummielastischen Hohlprofils, ausbildet. Dieses

soll bei geschlossenem Dach 2 (Fig. 1, Fig. 2) eine dichte Anlage dieses Bereichs 11 des Bezugs 4 gegenüber dem Abschnitt der Karosserie 5, auf dem es aufliegt, beispielsweise dem Deckelteil 7, bewirken. Der an seinem unteren Rand ohne Unterstützung durch den Spannbügel frei verlaufende Bereich 11 kann einige bis einige zehn Zentimeter lang sein und ist zur Öffnung des Daches 2 elastisch deformierbar und mehr oder minder einfaltbar.

Für ein definiertes und jedesmal gleichartiges Einfalten des Bereichs 11 und der Dichtungslinie 12 ist erfindungsgemäß zumindest eine Einfalteinrichtung 13 vorgesehen. Hier ist an jeder Fahrzeulgängsseite genau eine Einfalteinrichtung 13 ausgebildet. Diese umfaßt im gezeichneten Ausführungsbeispiel jeweils zumindest ein Zugseil 14. Dieses kann aus Stahl bestehen oder insbesondere aus einem weniger einschneidenden Kunststoff, etwa Polyamid. Das Seil 14 ist mit seinem hinteren Ende an der Dichtung 12 im Bereich der Stofflose 11 und mit seinem in Fahrtrichtung F vorderen Ende an einem vorderen seitlichen Rähmenteil 15a, das fest mit der Dachspitze 16 verbunden ist, angelenkt. Die Dachspitze 16 ist in geschlossener Stellung (Fig. 1) an einem vorderen Windschutzscheibenrahmen 17 verriegelt.

30

Anstelle des Seils 14 könnten auch andere Vorrichtungen zum Zwangseinfallen der Stofflose 11

vorgesehen sein, etwa eine in die Dichtungslinie 12 eingelegte und im Einknicksinn vorbelastete Feder oder ein separates kleines Antriebsorgan, das die Dichtung 12 partiell anheben kann.

5

An die Dichtung 12 kann ein Lagerauge 18 ange- spritzt sein, an dem das Zugseil 14 oder ein An- triebselement angreift. Im Ausführungsbeispiel ist hierzu das Ende des Zugseils 14 als Schlaufe gelegt und diese mit einer Ringklammer 19 gesi- chert. Die Schlaufe kann dann einen Bolzen 20 umgreifen. Der ganze Bereich der Anlenkung des Zugseils 14 kann von einer Schutzhülse 21, etwa aus einem dünnen, gummielastischen Material ge- sichert sein, wodurch vermieden ist, daß der Be- zugsstoff 4 an scharfkantigen Teilen reiben kann.

Das Gestell 3 des Daches 2 umfaßt hier pro Fahr- zeugseite jeweils drei bei geschlossenem Dach 2 hintereinander liegende seitliche Rahmenteile 15a, 15b, 15c. Das vordere Rahmeneil 15a ist mit einem quer verlaufenden Träger fest verbun- den und dabei Bestandteil der sogenannten Dach- spitze 16. An diesem Rahmeneil 15a ist das vor- dere Ende des Zugseils 14 angebunden, verläuft dann beispielsweise über eine Führung 22 und ei- ne Umlenkung 23, die bei Verwendung eines Polya- midseils 14 ebenfalls aus einem Kunststoff be- stehen können, zur Dichtung 12 der Stofflose 11 und greift dort in der geschilderten Weise an.

Um Toleranzen auszugleichen und für eine stets ausreichende Spannung zu sorgen, kann die Einfalteinrichtung zusätzlich zumindest eine Zugfeder 14a umfassen.

5

Bei Anheben der Dachspitze 16a (Fig. 7, Fig. 8) wird das vordere Ende des Zugseils 14 gespannt und zieht somit die Dichtung 12 in definierter Weise in Richtung des Pfeils 24 aufwärts, wodurch diese sofort von ihrer Auflage auf dem Deckelteil 7 oder einem anderen Teil der Karosserie 5 leicht abhebt. Dabei können auch mehrere Anlenkungen des Zugseils 14 oder dergleichen an der Dichtung 12 vorgesehen sein, so daß diese nicht in erster Linie - wie hier - einknickt, sondern insgesamt von der Karosserie 5 abgehoben wird.

10 0

Umgekehrt wird erst in der letzten Phase des Dachschließens, nämlich bei Absenken der Dachspitze 16, das Zugseil 14 so weit entspannt, daß sich die Dichtung 12 der Stoffflosse 11 vollständig dichtend auf die Karosserie 5 legt. Auch diese Bewegung verläuft in definierter und immer gleicher Weise, so daß auch hier ein Reiben der bewegten Dichtung über die Karosserie 5 verhindert ist.

25 30

In einer vorteilhaften Ausgestaltung kann das Dach 2 zusätzlich eine Spanneinrichtung 25 umfassen, die ebenfalls der Dichtungslinie 12 zugeordnet ist, jedoch nicht ihre Öffnungs- oder

10

Schließbewegung verbessert, sondern ihre Anlage an die Karosserie 5 bei geschlossenem Dach2. Durch die Spanneinrichtung 25 ist die Dichtung 12 dann bestrebt, eine in Richtung des Pfeils 26 wirkende Kraft auf die Dichtungslinie 12 auszuüben, und drückt diese in eine stramm auf die Karosserie 5 gespannte Lage. Insbesondere kann unterstützend hierzu ein leicht konvex nach oben aufragendes Widerlager der Karosserie 5 vorgesehen sein. Dieses unterstützt auch beim Anheben der Dachspitze 16 die in Richtung des Pfeils 24 wirkende Einbiegung der Dichtung 12.

Ansonsten arbeitet die Spanneinrichtung 25 jedoch gegenläufig zur Einfalteinrichtung 13. Die Spanneinrichtung 25 kann beispielsweise einer in der Dichtung 12 liegende Blattfeder umfassen, die der Einfaltung der Dichtung 12 gerade entgegenwirkt. Die Verlegung der Spanneinrichtung 25 zumindest teilweise innerhalb der Dichtung 12 sorgt für eine gegen äußeren Verschleiß geschützte Anordnung. Die linienhafte Druckausübung auf die Dichtung 12 kann besonders gut gewährleistet werden. Es können auch sowohl die Spanneinrichtung 25 als auch die Einfalteinrichtung 13 jeweils in der Dichtung 12 liegen

Bei Anheben der Dachspitze 16, wenn das Zugseil 14 der Einfalteinrichtung 13 gespannt wird, kann die Spanneinrichtung 25 entspannen, so daß die Stofflose 11 mit der Dichtung 12 in der beschriebenen Weise einfalten kann. Um dies zu er-

Wilhelm Karmann GmbH
Karmannstraße 1
D-49084 Osnabrück

Kk/P-00741 DE
23.10.2003

11

möglichen, kann beispielsweise das Zugseil 14
gegen die Federkraft der Spanneinrichtung 25
wirken oder eine Feder mit Gelenk über einen
Totpunkt hinaus in eine entspannte Stellung ü-
berführen.

Es versteht sich, daß die Einfalteinrichtung 13
auch ohne eine Spanneinrichtung 25 am Fahrzeug 1
angeordnet sein kann.

10

Ansprüche:

1. Cabriolet-Fahrzeug (1) mit einem beweglichen Dach (2), das zumindest in seinem rückwärtigen Bereich (6) einen flexiblen Bezug (4) aufweist, der in seinem hinteren Bereich an einem Spannbügel (8) gehalten ist, welcher aus einer das geschlossene Dach (2) formenden Spannstellung aufwärts verlagerbar ist,
dadurch gekennzeichnet,
daß dem Bezug (4) zumindest eine auf untere und in Fahrtrichtung (F) vor dem Spannbügel (8) liegende Randbereiche des Bezugs (4) wirkende Einfalteinrichtung (13) zugeordnet ist, die bei Dachöffnung (2) eine zwangseinfaltende Kraft auf diese Randbereiche ausübt.
2. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
daß jeder Fahrzeuglängsseite genau eine Einfalteinrichtung (13) zugeordnet ist.
3. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 oder 2,
dadurch gekennzeichnet,
daß eine Einfalteinrichtung (13) sich zwischen einem vorderen Dachbereich, einer sog.

Dachspitze (16), und dem hinteren Spannbügel (8) erstreckt.

5 4. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 3,

dadurch gekennzeichnet,

daß die oder jede Spanneinrichtung (13) ein Zugseil (14) umfaßt, mit dessen Hilfe diese 10 an dem Profil der Dichtungslinie (12) angreift.

5. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 4,

dadurch gekennzeichnet,

daß das Zugseil (14) aus Polyamid besteht.

6. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 5,

dadurch gekennzeichnet,

daß die oder jede Einfalteinrichtung (13) eine Zugfeder (14a) umfaßt.

25 7. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 6,

dadurch gekennzeichnet,

daß das Dach (2) zumindest eine Spanneinrichtung (25) umfaßt, die einer im unteren Randbereich des Dachbezugs (4) liegenden Dichtungslinie (12) zugeordnet ist und diese

Wilhelm Karmann GmbH
Karmanstraße 1
D-49084 Osnabrück

Kk/P-00741 DE
23.10.2003

14

in Spannstellung mit einer auf einen als Wi-
derlager dienenden Bereich der Karosserie
(5) drückenden Kraft beaufschlägt und die
durch die Einfalteinrichtung (13) in defi-
niertter Richtung entspannbar ist.

5 8. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche
1 bis 7,

10 dadurch gekennzeichnet,
daß dieses ein karosserieseitiges Deckelteil
(7) umfaßt, auf dem das hintere Dachende (6)
in geschlossener Stellung dichtend aufsteht
und das zur Aufnahme des Daches (2) in der
15 Karosserie (5) zu öffnen ist.

Zusammenfassung:

Cabriolet-Fahrzeug

5

Ein Cabriolet-Fahrzeug (1) mit einem beweglichen Dach (2), das zumindest in seinem rückwärtigen Bereich (6) einen flexiblen Bezug (4) aufweist, der in seinem hinteren Bereich an einem Spannbügel (8) gehalten ist, welcher aus einer das geschlossene Dach (2) formenden Spannstellung aufwärts verlagerbar ist, wird so ausgebildet, daß dem Bezug (4) zumindest eine auf untere und in Fahrtrichtung (F) vor dem Spannbügel (8) liegende Randbereiche des Bezugs (4) wirken-
10 de Einfalteinrichtung (13) zugeordnet ist, die bei Dachöffnung (2) eine zwangseinfaltende Kraft auf diese Randbereiche ausübt (Fig. 2).

10

15

Fig. 2

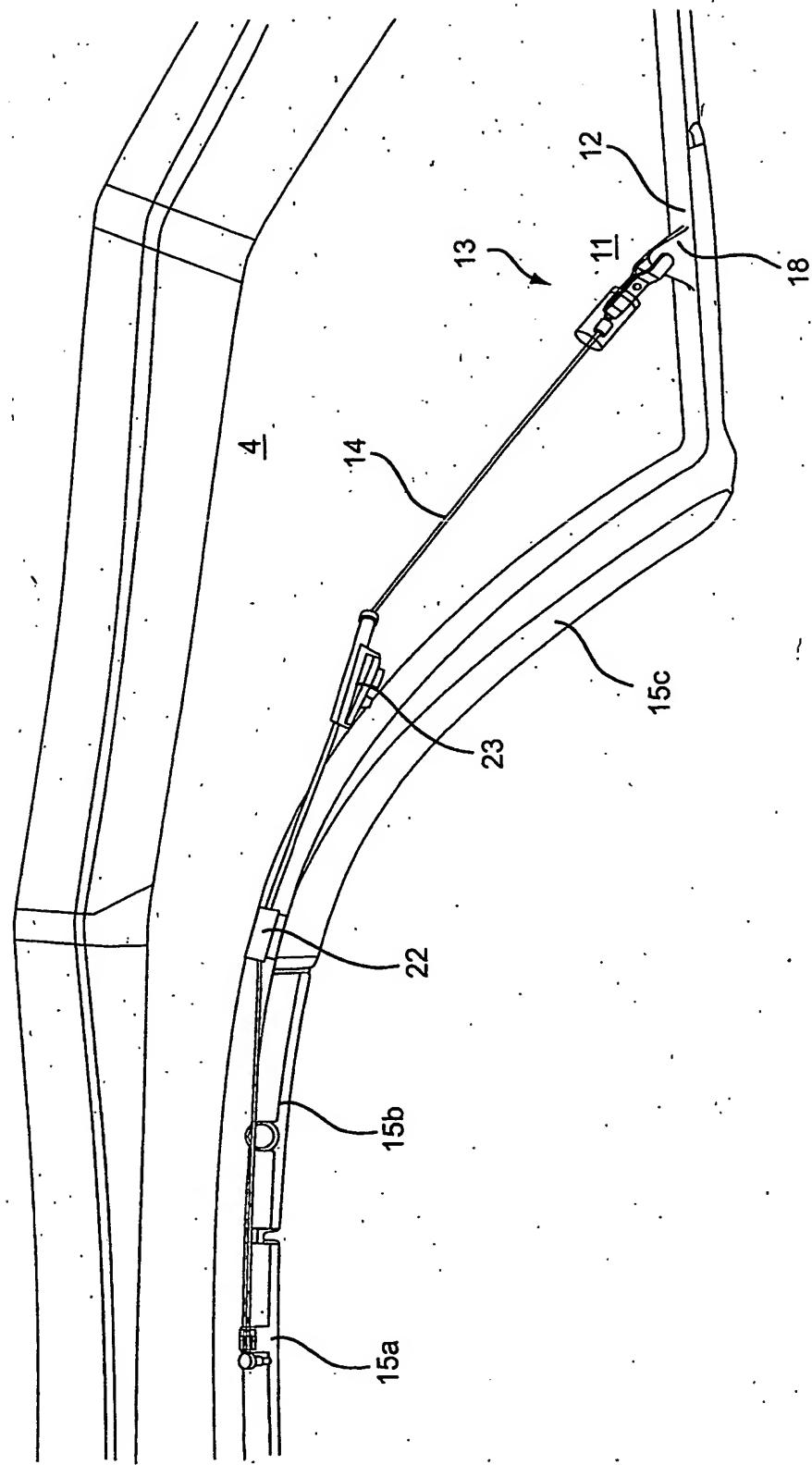


Fig. 1

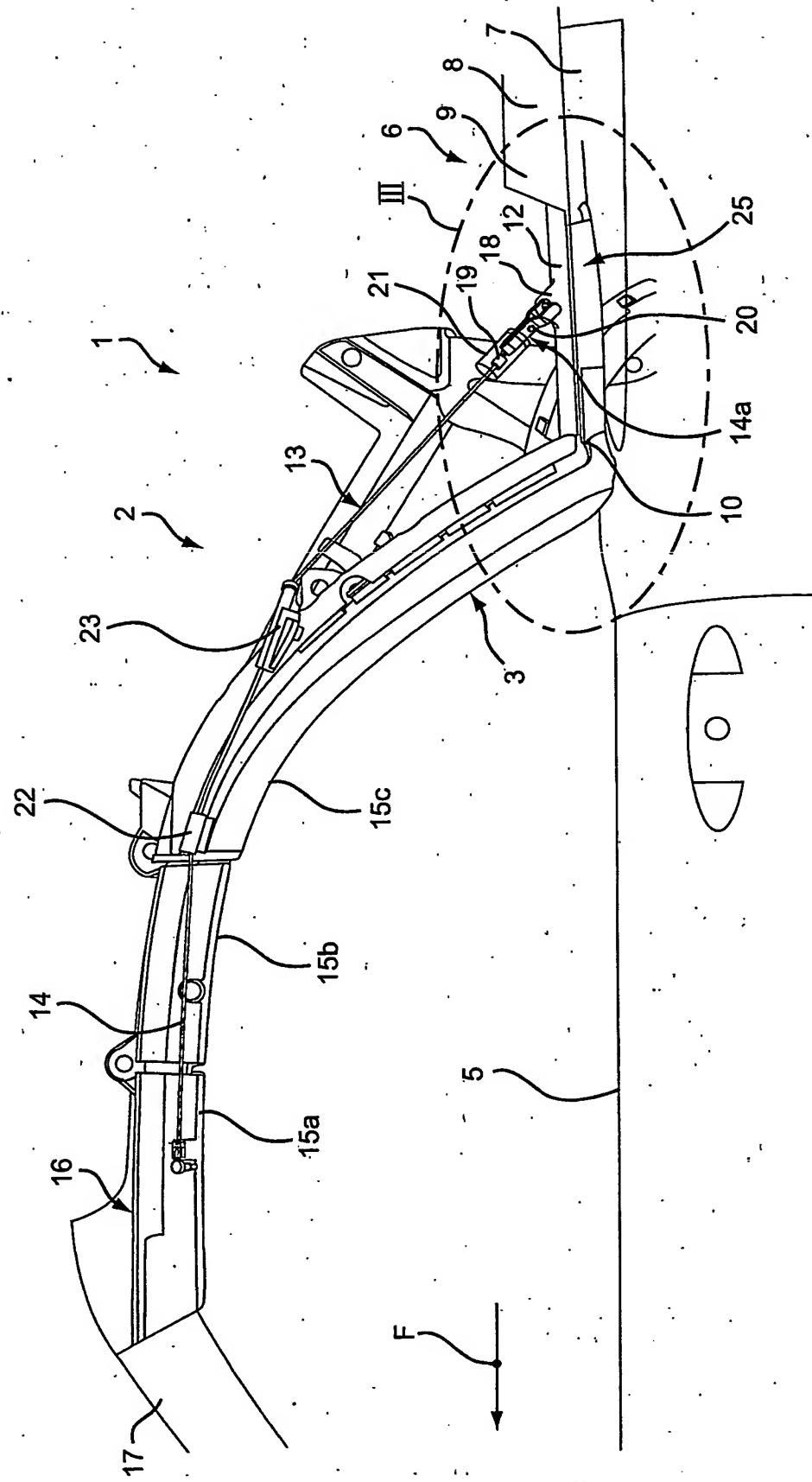


Fig. 2

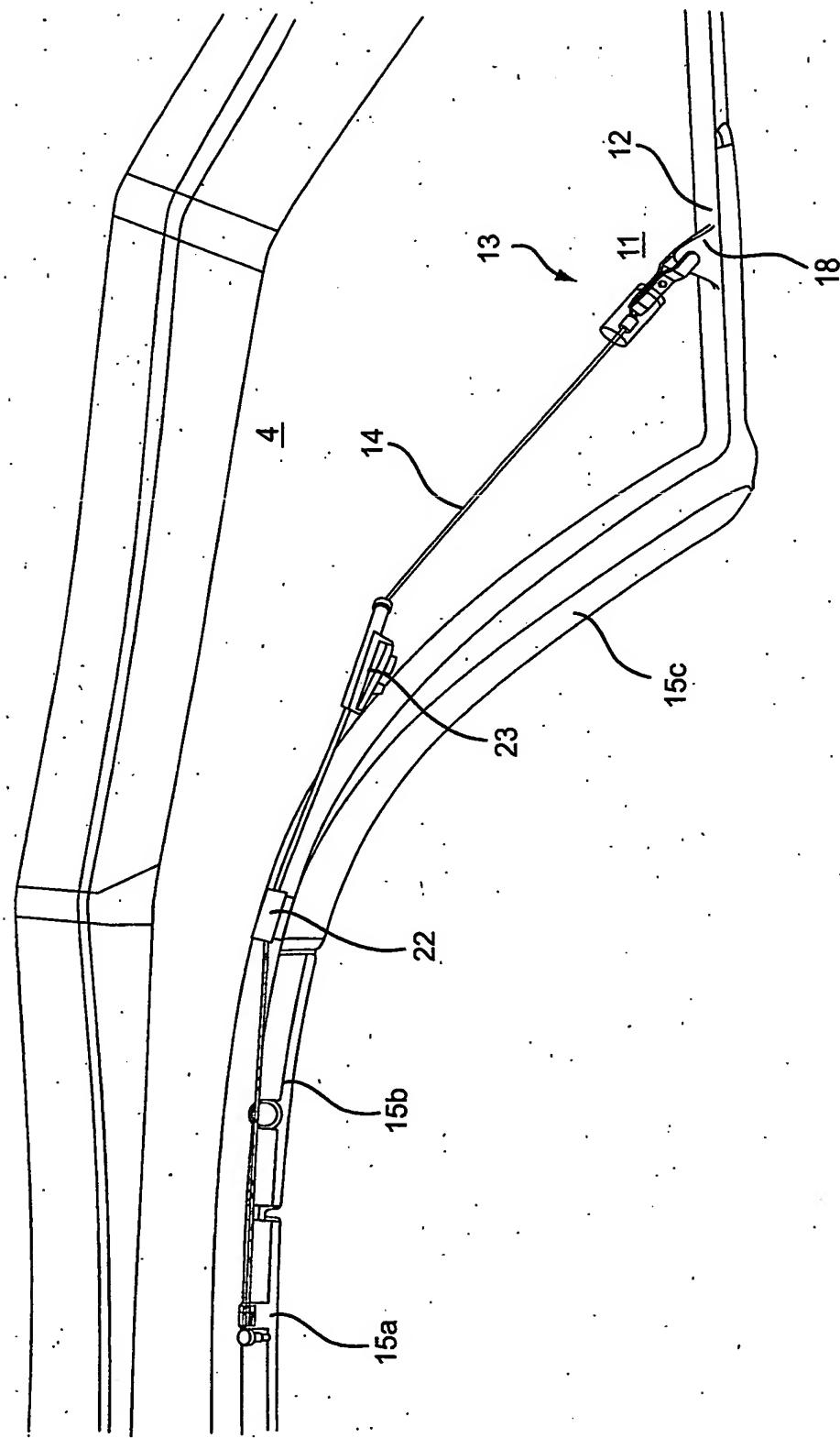


Fig. 3

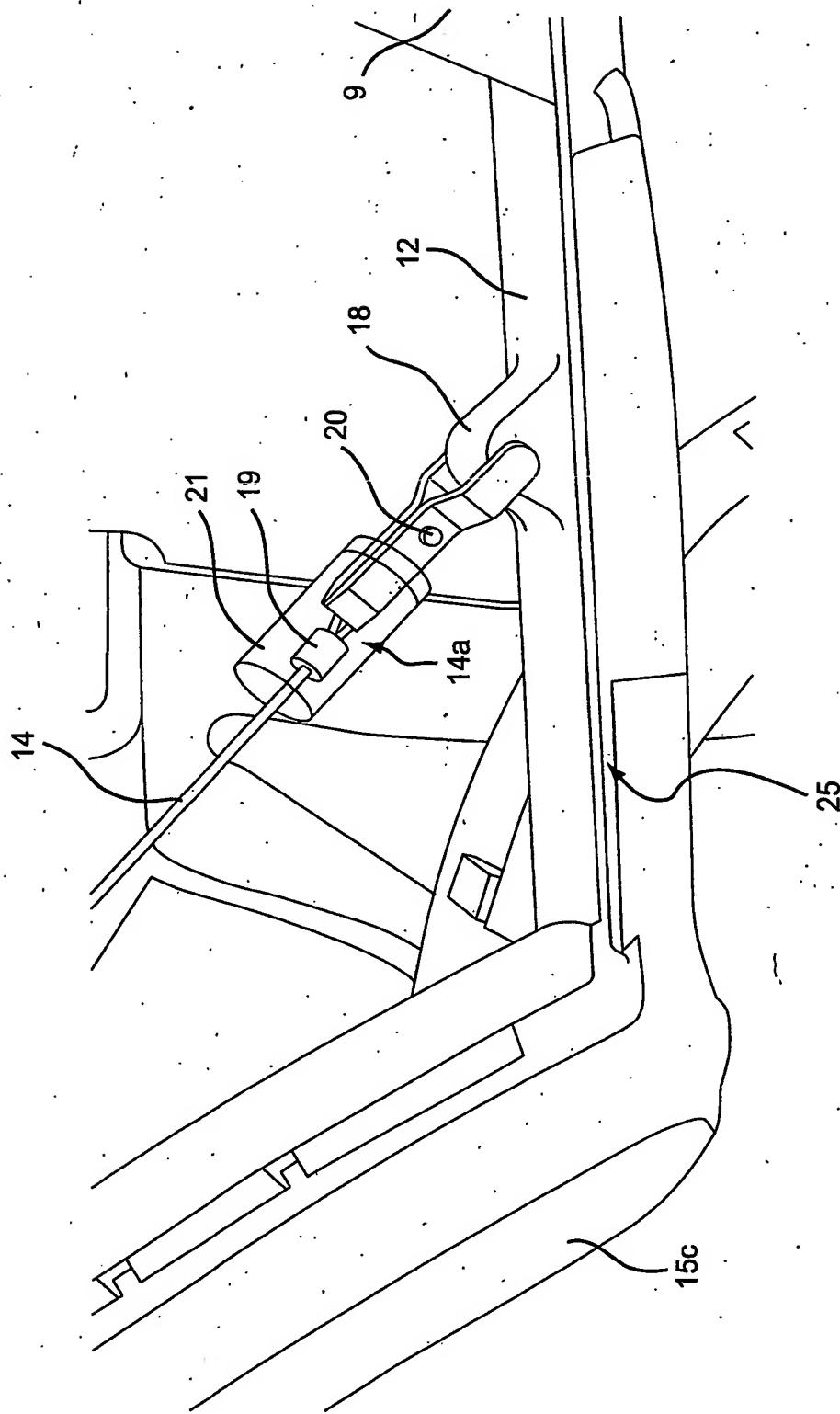


Fig. 4

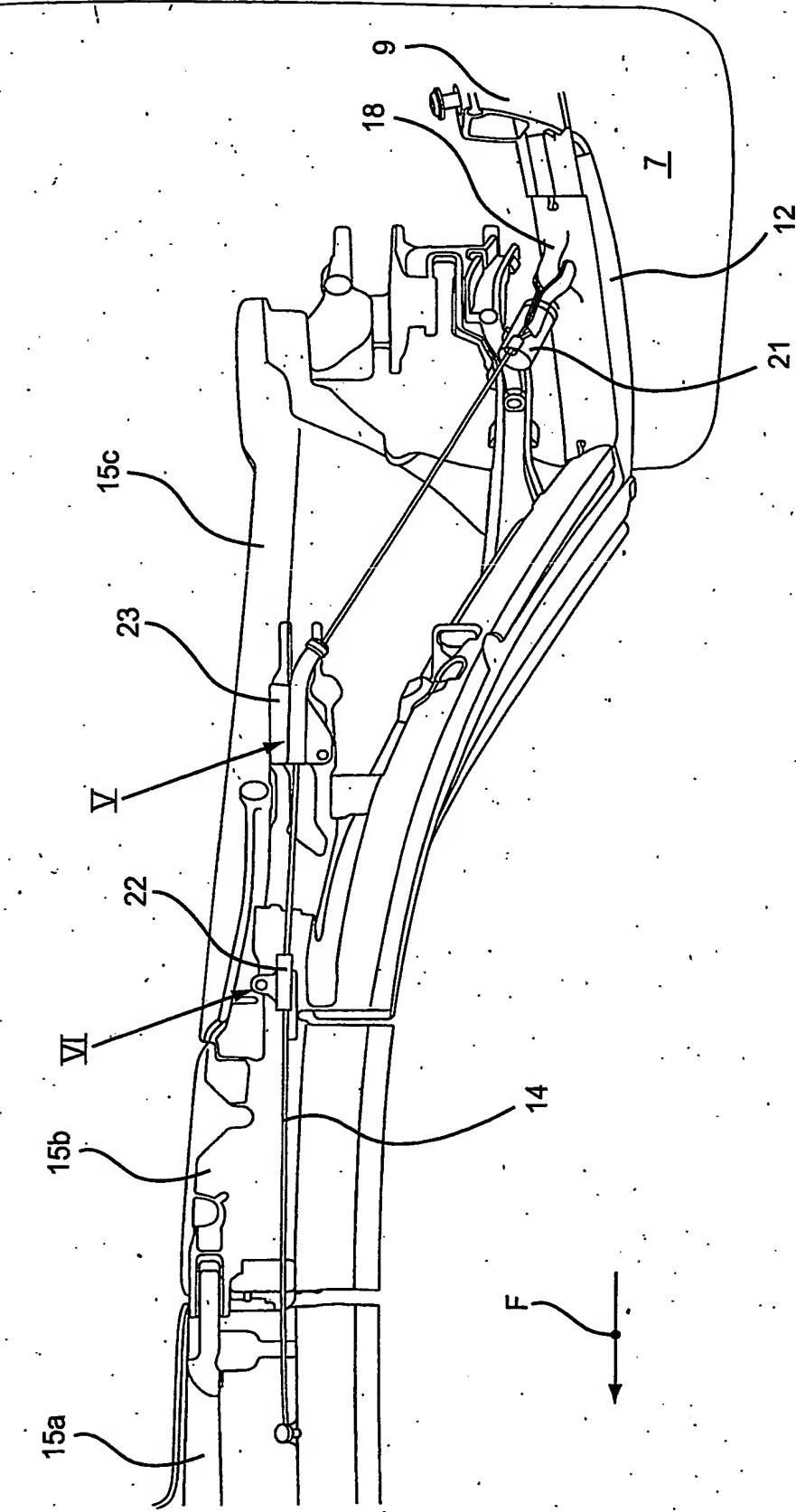


Fig. 5

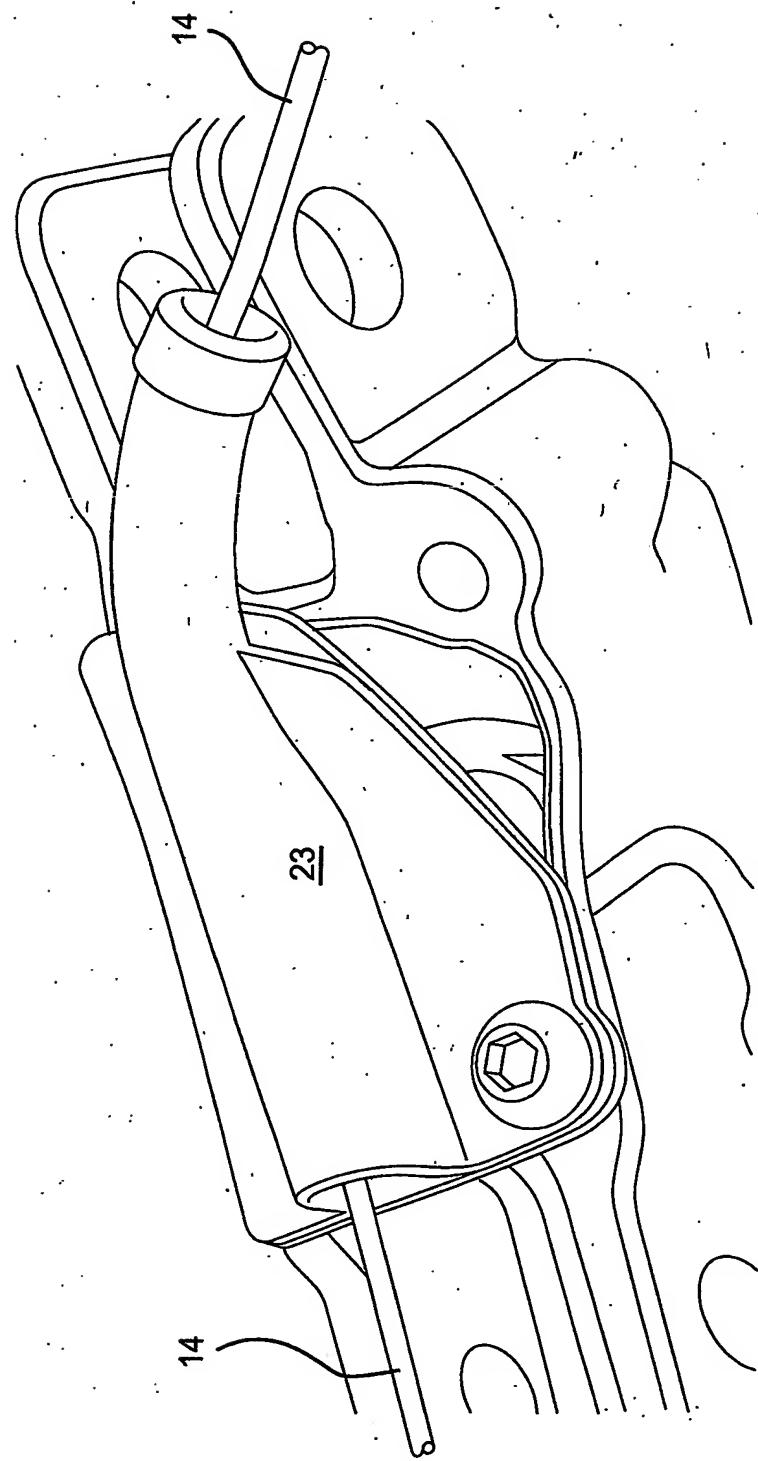


Fig. 6

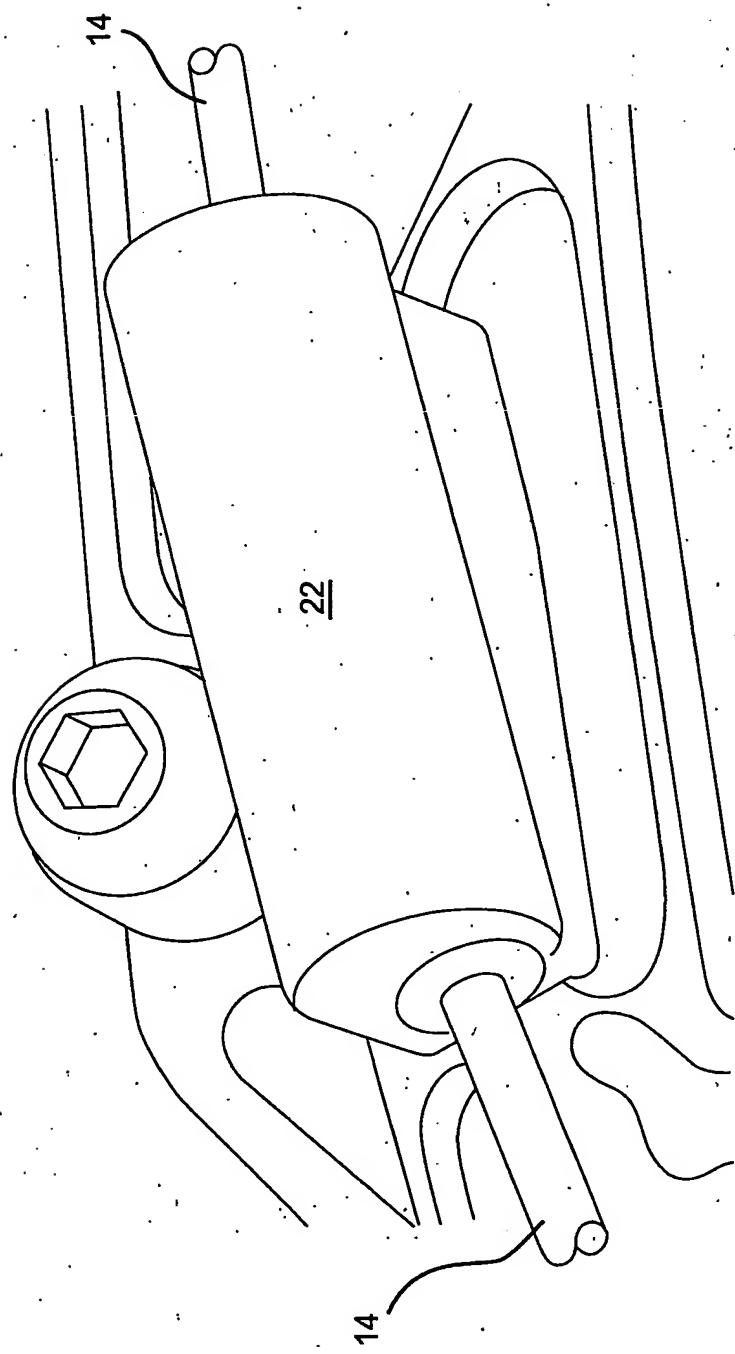


Fig. 7

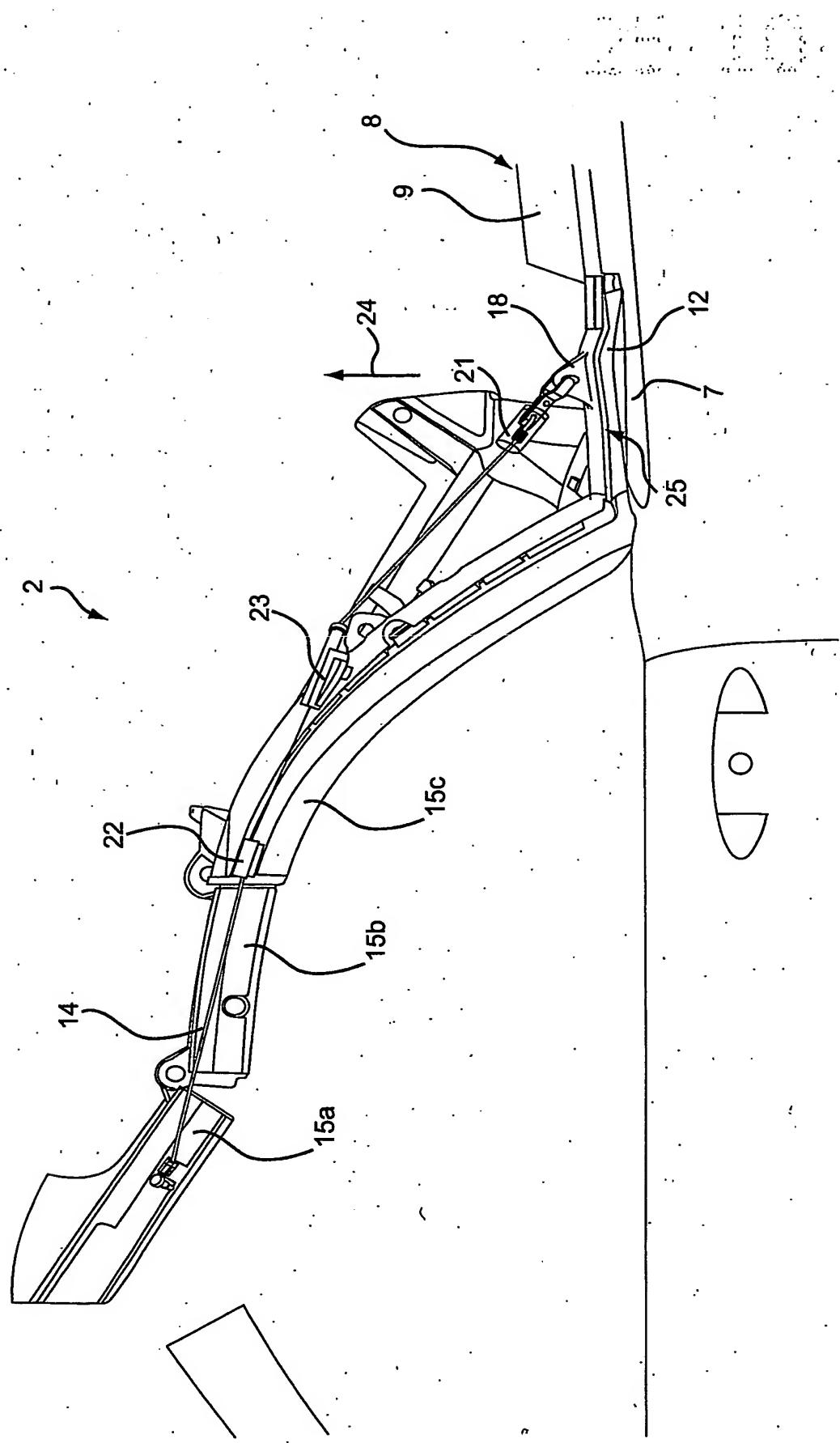
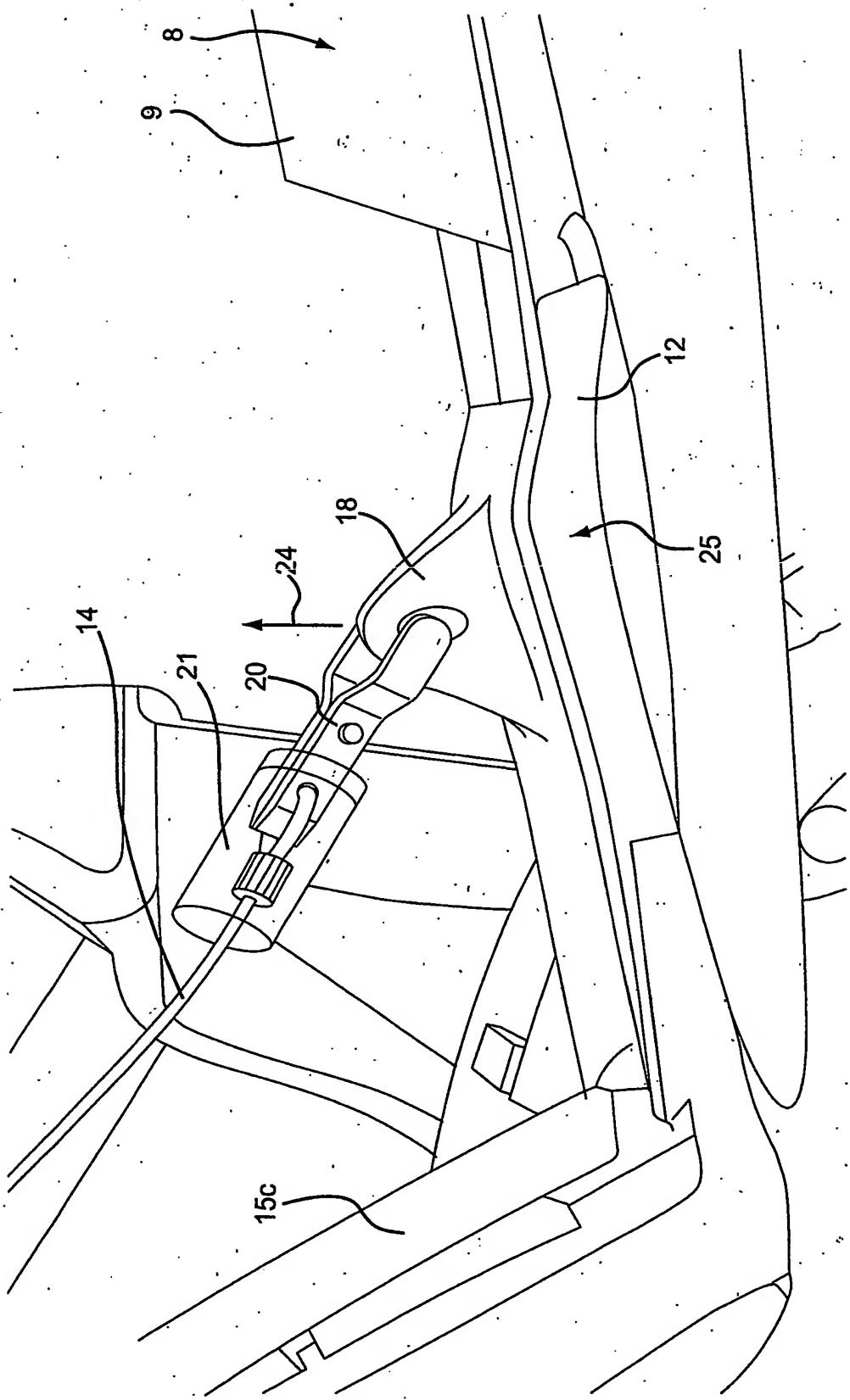


Fig. 8



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record.**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.